



Markkulan silta, Kihniö

Museosillan hoito- ja ylläpitosuunnitelma

MARTTI PILTZ | LAURA SOOSALU





Markkulan silta, Kihniö

Museosillan hoito- ja ylläpitosuunnitelma

MARTTI PILTZ
LAURA SOOSALU

RAPORTEJA 59 | 2014

**MARKKULAN SILTA, KIHNIÖ
MUSEOSILLAN HOITO- JA YLLÄPITOSUUNNITELMA
Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus**

Taitto: Mervi Koivula

Kansikuvat: Laura Soosalu

Kartat: © Maanmittauslaitos lupa nro 10/MML/14

© Karttakeskus, Lupa L4377

© Liikennevirasto 2014

© Suomen ympäristökeskus 2014

ISBN 978-952-314-064-6 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN URN:ISBN:978-952-314-064-6

www.ely-keskus.fi/julkaisut | www.doria.fi/ely-keskus

Sisältö

1 Lähtötiedot.....	8
1.1 Markkulan sillan sijainti	8
1.2 Markkulan sillan nimeäminen museotieksi	8
1.3 Markkulan sillan historialliset vaiheet	9
1.3.1 Liikennetarve.....	9
1.3.2 Kulkuyhteyden synty Koskelaan	11
1.3.3 Markkulan sillan rakentaminen	11
1.3.4 Markkulan liikenneyhteyksien myöhemmät vaiheet	14
1.4 Siltapaikka ja sillan rakenteellinen kunto	15
1.4.1 Sillan museaalinen arvo.....	15
1.4.2 Markkulan silta Liikenneviraston museokohdekoelmassa.....	16
2 Alueen nykytilan kuvaus	17
2.1 Maankäytön nykytila	17
2.1.1 Kaavatilanne.....	17
2.1.2 Maanomistus.....	18
2.1.3 Museosillan ympäristön nykyinen maankäyttö	19
2.1.4 Liikenneturvallisuus.....	19
2.2 Maisema ja kulttuuriympäristö	20
2.3 Taajamakuva	20
2.4 Luonnonympäristö.....	21
2.5 Museosillan perustiedot.....	21
2.5.1 Tien ja sillan nykyinen kunnossapito	21
2.6 Matkailu	21
3 Museosillan hoito- ja ylläpitosuunnitelma	22
3.1 Tavoitteet	22
3.1.1 Museosilta	22
3.1.2 Kulttuuriperintö	22
3.1.3 Maisema ja luonto	22
3.1.4 Maankäyttö	22
3.1.5 Liikenne.....	22
3.2 Siltaympäristön hoito ja liikenneturvallisuus	23
3.2.1 Liikenteen rauhoittaminen	23
3.2.2 Opastusalueen kunnostus ja opastaulu	24
3.2.3 Siltaympäristön hoito.....	26
3.2.4 Viitoitus kohteeseen	26
3.3 Alueurakkaan sisällytettävät siltaympäristön hoitotoimenpiteet.....	27
3.3.1 Kohteen perustiedot.....	27
3.3.2 Kertaluonteiset toimenpiteet.....	27
3.3.3 Vuosittaiset toimenpiteet	27
3.4 Pitkän aikavälin tieympäristön kunnostustoimenpiteet:	27
3.5 Talvihoito	27
3.6 Jatkotoimenpiteet.....	27
Lähdeluettelo	28
Liitteet.....	29

Esipuhe

Markkulan museosillan hoito- ja ylläpitosuunnitelma on laadittu Pirkanmaan ELY-keskuksen toimeksiantosta. Se on Liikenneviraston museotie- ja –siltakokoelmaan pysyvästi tallennetun museokohteen ympäristönhoidon ja kehittämisen suunnitelma.

Arvokkaiden tiealueiden, museoteiden ja –siltajen säilyttäminen kuului aikaisemmin Tiehallinnon ja sen edeltäjävirastojen tavoitteisiin. Tehtävä on siirtynyt Liikennevirastolle. Liikenneviraston museotiet ja –sillat muodostavat perinne-esineistön ja niiden tietoarvoa tukevien arkisto-, kirjasto- ja kuva-aineistojen kanssa valtakunnallisen tieliikenteen perinnekokoelman.

Museotie- ja -siltakokoelman pitkäjänteiseksi hoitamiseksi ja säilyttämiseksi käynnistettiin vuonna 2006 projekti, jossa laadittiin perusselvitys museokohteiden tilasta, historiasta, merkityksestä, alkuperäisyydestä ja pitkäjänteisen säilyttämisen edellytyksistä sekä varmistettiin kohteisiin liittyvien dokumenttien tallentuminen. Kohteiden arviointiin käytettiin museoteitä ja –siltajia varten kehitettyä kokoelmapolitiikkaa. Selvityksen pohjalta päätettiin, että kaikille pysyvästi tallennetuille museokohteille tehdään jatkotoimenpidesuunnitelmat kohteiden pitkäaikaista kunnossapitoa varten.

Aikaisemmin on tehty vastaavat suunnitelmat viidestä museosillasta ja kuudesta museotiestä. Suunnitelmien näkökulmaksi on kehittynyt paikallinen asiantuntemus. Työ aloitettiin maastokatselmuksella Kihniön Koskenkylän Markkulassa. Työn aikana on keskusteltu Pirkanmaan ELY-keskuksen liikenne ja infrastruktuuri-vastuualueen aluevastaava Heikki Toivosen ja siltainsinööri Hannu Paattilammen kanssa.

Tilaaajan edustaja työssä on ollut Marketta Hyvärinen Pirkanmaan ELY-keskuksesta. Pääkonsulttina on ollut konsultti Martti Piltz Mobiliasta, avustajana amanuenssi Anniina Salminen. Konsulttina työssä on ollut Destia Oy, jossa suunnitelman laatimisesta ja työn raportoinnista on vastannut maisema-arkkitehti Laura Soosalu. Avustajana on toiminut suunnitteluassistentti Mervi Koivula.

Tampereella heinäkuussa 2014

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Liikenne ja infrastruktuuri

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 59/2014					
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri					
Tekijät Martti Piltz Laura Soosalu		Julkaisu-aika Heinäkuu 2014			
		Kustantaja /Julkaisija Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus			
		Hankkeen rahoittaja / toimeksiantaja			
Julkaisun nimi Markkulan silta, Kihniö Museosillan hoito- ja ylläpitosuunnitelma					
Tiivistelmä					
<p>Markkulan museosilta (H-3256) sijaitsee Pirkanmaalla Kihniön kunnan Koskenkylässä. Se on puinen riippuansassilta. Silta on yhdystiellä 13343, etäisyys tiejakson alusta on 2449 metriä. Sillan tieosoite on 13343/ tieosa 1/ 2449m. Nykyinen silta on rakennettu vuonna 1988, sen edeltäjä vuonna 1959 ja sen edeltäjä vuonna 1931. Nämä sillat ovat olleet kaikki riippuansassilloja. Nykyinen silta on rakennettu vuoden 1959 sillan kopioksi. Markkulan museosillan siltatekninen museaalinen merkitys Suomen tieliikenteenhistoriassa ulottuu 1600-luvulle. Puinen riippuansassilta on ollut erittäin yleinen siltatyypin talonpoikaisen tienhoidon aikana. Suomen itsenäisyyden aikana niitä on rakennettu 1960-luvulle asti. Autoliikenteen kasvun myötä riippuansassirakenne muuttui epäkäytännölliseksi ja riippuansassiltojen rakentamisesta on luovuttu. Markkulan silta on tietävästi ainut maantieverkolla oleva perinteinen riippuansassilta. Viime vuosina on rakennettu valtateillekin muutamia kokeiluluontoisia puisia riippuansassilloja, mutta ne ovat harvinaisuuksia.</p> <p>Markkulan silta on liitetty Liikenneviraston (silloin Tie- ja vesirakennuslaitoksen) museokohdekoelmaan vuonna 1982 ensimmäisten kohteiden joukossa. Liikenneviraston museokohdekoelmassa Markkulan silta edustaa kokoelmapolitiikassa mainittua tieliikennehistoriallista ajanjaksoa, "1800-luvun tieverkon täydennykset", lähinnä sillä perusteella, että alue on metsätalouden puunhankinta-alue ja tervanpoltoaluetta. Ajanjaksoa yksi kokoelmaan tallennettavista teemoista on puusillat. Yhdystien 13343 eteläpää, jakso Koskenkylä- Linnankylä, on rakennettu 1800 – 1900-luvun taitteen aikoihin vesiväylän rinnakkaisreitiksi. Ensimmäinen silta Markkulan talon viereen on rakennettu 1900-luvun alussa. Sittenmin tielle on perustettu tiehoitokunta 1920-luvulla, kunnanties tie on muuttunut 1940-luvulla. Alue on kuulunut Turun ja Porin läänin ja liikenne on suuntautunut pääasiallisesti Porin suurille sahoille 1870-luvulta alkaen. Markkulan silta kuuluu Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen luetteloon (RKY).</p> <p>Liikenneviraston museokohdekoelmassa Markkulan silta on erikoisuus, koska se edustaa historiallista siltatyyppeä, mutta on jo valintahetkellä ollut uusrakenne, josta on silloin tiedetty, että sekin joudutaan purkamaan. Kun nykyinen silta rakennettiin, tavoitteena oli rakentaa aidosti riippuansassillan statikalla toimiva puusilta, joka ulkonäöltään vastaa edeltäjänsä. Lehdistön aikalaisartikkeleissa todettiin, että työssä oli onnistuttu. Tämän kaltaisen menettelyyn jouduttiin, koska Markkulan silta oli ainut jäljellä oleva perinteistä riippuansassirakennetta oleva silta maantieverkolla. Markkulan sillan kunto on museaalisesta näkökulmasta hyvä. Myös sen ympäristö vastaa historiallista arvoa. Museokohteena Markkulan silta on vaikeasti saavutettava ja löytyvä. Maisemallisesti kohde on merkittävä, koska silta-, koski-, maa- ja metsätalousmaisema ovat säilyneet toisiaan täydentävänä kokonaisuutena. Siltaa joudutaan korjaamaan lähiaikoina ja sen kantavien osien on arvioitu kestävän noin vuosikymmenen. Sillan kuntoon on kiinnitettävä huomiota, jottei se tuhoutu tarpeettoman nopeasti. On toivottavaa, että uusi silta rakennetaan nykyisen sillan tai sen edeltäjien kaltaiseksi. Tiehallinnon museotoiminnan käsikirjassa on ilmaistu perinnekorjauksen periaatteet, joiden mukaan pyritään käyttämään alkuperäisiä materiaaleja. Museosillalla ei ole opastauluja. Ne on tehtävä. Opastukselle on oivallinen sijaintipaikka koskikalastusalueen levikkeellä. Hoito- ja ylläpitosuunnitelman tavoitteena on säilyttää Markkulan silta todisteena pitkäaikaisesta siltateknisestä rakenteesta. Sillan miljöö on poikkeuksellisen moniulotteinen. Markkulan talo ja puistomainen piha muodostavat miljöö keskeisen osan. Lisäksi kosken, sahan ja myllyn rauniot ovat mielenkiintoisia. Sillan säilyneisyys museointihetken (1982) asussa on tietysti mahdollinen tavoite, kun silta on uudempi. Kohteen vaaliminen edellyttää hienovaraisia toimenpiteitä, joissa erityisesti otetaan huomioon sillan liittyminen ympäristöönsä. Toimenpiteillä pyritään korostamaan sillan ja sen ympäristön, koski-, sekä maa- ja metsätalousmaiseman, tulkittavuutta. Suunnitelmassa on esitetty toimenpiteitä sillan ja sen lähiympäristön kehittämiseksi ja hoitamiseksi sekä tienpitäjän että maanomistajien näkökulmasta. Suunnitelma sisältää alueurakkaan sisällytettävät siltaympäristön hoitotoimenpiteet sekä pitkän aikavälin tavoitteena kohteen ympäristön kunnostustoimenpiteitä ja suuntaviivoja sillan mahdolliselle korjaukselle.</p>					
Asiasanat (YSA:n mukaan) Museotie, museosilta, hoito, ylläpito, suositukset					
ISBN (PDF) 978-952-314-064-6 (PDF)	ISBN (painettu)	ISSN-L 2242-2846	ISSN (verkkojulkaisu) 2242-2854	ISSN (painettu)	
www www.ely-keskus.fi/julkaisut www.doria.fi		URN URN:ISBN:978-952-314-064-6		Kieli Suomi	Sivumäärä 30
Julkaisun tilaukset					
Kustannuspaikka ja -aika -			Painotilo -		

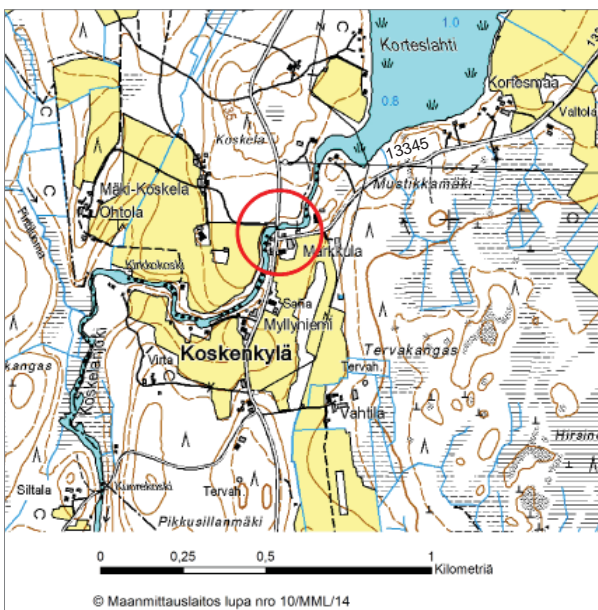
1 Lähtötiedot

1.1 Markkulan sillan sijainti

Markkulan museosilta, vesistösilta H-3256, sijaitsee yhdystiellä 13343 Kihniön kunnan Koskenkylässä. Sen nimi on aikaisemmin ollut Koskelan silta. Sillan etäisyys tieosan alusta on 2449 metriä. Sillan tieosoite on 13343/ tieosa 1/ 2449m. Etäisyys Kihniön kuntakeskuksesta sillalle on noin 10 kilometriä ja Parkanosta noin 18 kilometriä.



Lähestymiskartta



Markkulan sillan sijainti Kihniön Koskenkylässä. Sillan eteläpuolella Mustaniementie (yhdystie 13345) liittyy Koskenkyläntiehen.

1.2 Markkulan sillan nimeäminen museotieksi

Markkulan silta on rakennettu Kankari-Linnankylä-paikallistielle vuonna 1959. Silta on korjattu vuonna 1988.

Sillan rakennusajalle oli tyypillistä, että koko tienpitojärjestelmä oli uusiutunut. Vuonna 1954 annettu laki yleisistä teistä astui voimaan vuoden 1958 alusta, jolloin lähes kaikki yleiset tiet siirtyivät TVH:n hoitoon. TVH kehitti myös puurakenteisille ansassilloille mitoitusmenetelmiä, joilla voitiin tarkasti laskea sillan rakenne.

Markkulan sillan siltapaikalla on ollut ainakin kaksi siltaa 1900-luvun alkupuolelta saakka. Näistä kahdesta jälkimmäinen silta on rakennettu vuonna 1929 ja silta valmistui lopullisesti vasta vuonna 1931. Se on ollut puupalkkisilta. Se on sijainnut tiehen nähden sivulla ja se on aiheuttanut tiehen jyrkän mutkan. Sillan rakentamisen aikana ilmeisesti liikenne on ollut melko vähäistä ja perustunut pitkälti Markkulan talon tarpeisiin. Noin sata metriä nykyisestä Markkulan sillasta on sillan kiviset maatuet. Vielä vuonna 2007 otetuissa valokuviissa paikalla näkyy kevytrakenteinen silta. Oletettavasti se on edellä mainitun ensimmäisen sillan paikka. Vuosina 1929–1931 rakennettu silta on ilmeisesti siirretty nykyisen sillan paikalle.

Museokohdeselvityksen (2007) mukaan nykyinen Markkulan silta on rakennettu puusta perinteistä palkki- ja riippuansastekniikkaa käyttäen ja sen rantamuurina ovat kivillä täytetyt hirsiaukset. Sillan säilyneisyys on hyvä. Siltatyyppi on nykyään harvinainen, mutta se on ollut tyypillinen siltamalli maanteillä talonpoikaisten tienpitovelvollisuuden aikana. Suomessa se on ollut tunnusomaisin siltatyyppi, ”kansallissilta”. Ansarakenne periytyy jo 1600-luvulta. Se on talonpoikaisten kirvesmiesten kehittänyt rakenne, mutta 1950-luvulla pystyttiin riippuansassilta mitoitamaan tarkasti. Paikallistieille niitä on rakennettu vielä 1900-luvun loppupuolella. Silta sijaitsee kauniissa maalaismaaisessa.

Markkulan silta on otettu museokohteeksi ensimmäisten joukossa vuonna 1982. Siitä on historiaselvitys. Markkulan silta on valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen listauksessa (RKY).

1.3 Markkulan sillan historialliset vaiheet

1.3.1 Liikennetarve

Asutuksen ja liikennereittien synty Parkanon ja Kihniön takamaille on melko varhaista. Kivikautisia löytöjä on muutamia kymmeniä, joista yksi Linnankylän Markkulan mailta eli siis Markkulan sillan läheisyydestä. Nämä viittaavat aikaan 6500–3500 vuotta ennen ajan laskun alkua, mutta eivät välttämättä pysyvään asutukseen. Löydöille yhteistä on se, että ne sijoittuvat vesireitin varrelle. Rautakauden lähin asumus on löytynyt Ikaalisista Parkanonjoen suusta. Se lienee Parkanon ja Kihniön vesistöjen pohjoisin asuinpaikka. Se on ajoitettu vuosiin 800–1030. Alue on lähinnä ollut erämaita, joissa on liikuttu metsästävässä. Erämiehen vetovälineen, veturin, löytyneestä keulapuusta on voitu ajoittaa aikajakso 1180–1400 eli esihistoriallisen ajan loppu tai keskiajan alku.

Nykyiset Parkanon ja Kihniön seudut ovat Kyrön suurpitäjän pohjoista kulmakuntaa. Siellä laskettiin olevan vuonna 1540 vain yksi kylä, Parkano. Koko Satakunnan pohjoisin talo, Linna, oli Linnajärven rannalla, joka on osa Kihniöstä Kokemäenjokeen laskevaa vesistöä.

Kun valtio peruutti erämaat omistukseensa asutusmaiksi vuonna 1552, havaittiin, että seudulla oli paljon erityisesti Kyrön suurpitäjän talojen erämaita. Eränkävintiin kuljettiin vesiteitä, jolloin Parkanosta Pohjanmaalle johtanut vesiväylä oli tärkeä kulkureitti. Kuitenkin koko nykyinen Kihniön alue näyttää olleen vuonna 1540 täysin asumaton. Asutus sinne levisi 1570-luvulla Ruovedeltä päin, johon alue kuului vuoteen 1609 saakka, jolloin liitettiin takaisin Kyrön suurpitäjään. Asutus liittyi savolaisinvaasioon. Näitä uusia asutuksia ja Linnan taloa kutsuttiin Kihniön kyläksi.

Asutus ja elinkeinot

Parkanon ja Kihniön uudisasutus syntyi aikana, jolloin alue kuului Kyrön eli nykyisen Hämeenkyrön suureen erämaapitäjään. Hämeenkyrö on ollut jo 1300-luvulla itsenäinen seurakunta. Parkanon asukkaiden kirkkomatkat kulkivat talvisin hyvin Kyrösjärven talvitien valtaväylää. Kesäisin käytettiin vesireittiä. Se oli hankala, koska matka oli pitkä, eikä yhtenäistä venekelpoista reittiä ollut Vääräjoen koskien takia. Matka kesti niin kauan, että joko oli lähdettävä aamuyöllä kirkkoon tai yövyttävä matkalla. Jotta säännöllinen kirkonkäyn-

tivaatimus olisi täyttynyt, Ikaalisten papit pitivät Parkanon-Kihniön seudulla ja Ruoveden papit Aureessa kulmakuntasaarvoja joitakin kertoja vuodessa.

Parkanon-Kihniön seutu säilyi maa- ja metsätalousalueena pitkään. Vähäisellä väestöllä liikennetarpeet olivat rajalliset. Toisaalta valtakunnalliset maaliikenneväylät sivuuttivat Kihniön seudun ja Linnankylän molemmiin puolin melko läheltä. Talojen lukumäärä kasvoi Parkanon kappelissa 1800-luvulla huomattavasti. Vuonna 1820, isonjaon jälkeen, talojen lukumäärä oli 40. Verotaloja näistä oli vain viisi, joista yksi Linnan talo. Kahden seuraavan vuosikymmenen aikana talojen lukumäärä kaksinkertaistui. Vuoteen 1880 mennessä talot oli ostettu valtaosaltaan perinnöllisiksi tiloiksi. Varat ostamisen oli saatu lankunsahauksesta, tervanpoltosta ja muista metsätöistä. Vuoteen 1915 mennessä talojen lukumäärä kohosi 123:een, jotka kaikki olivat perintötiloja. Nämä Parkanon ja Kihniön maatilat olivat tyypillisesti pienviljelys-tiloja. Tiloista vain 11 oli suurempia kuin 25 hehtaaria viljelypinta-alaltaan eikä yhtään yli 1000 hehtaarin tilaa ollut.

Alkeellinen maatalous poltti kaskeamalla metsiä. 1700-luvulla terva oli merkittävä vientituote. Toinen Varsinais-Suomen ja Satakunnan tervanpolttovyöhykkeistä oli Ruoveden, Hämeenkyrön ja Ikaalisten seudulla. 1830-luvulla tervan kysyntä lisääntyi ja hinta nousi. Samoihin aikoihin myös lankunsahausta yleistyi ja siten kehittyi metsänkäytön toinen muoto. Terva myytiin Poriin, Kristiinankaupunkiin tai Pohjanlahden satamakaupunkeihin. Kihniöstä muodostui 1800-luvulla, kun Pohjanmaan rata valmistui, merkittävä tervanpolttoalue. Tervanpoltto säilyi toiseen maailmansotaan asti merkittävänä elinkeinona. ”Tervajopparit” ostivat tervan ja kuljettivat sen joko hevosilla tai autoilla radan varteen. Markkulan sillan läheisyydessä on useita tervahautoja.

1830-luvulla alkoi uusi vaihe Parkanon seudun kehityksessä, kun porilaiset laivanvarustajaliikemiehet ryhtyivät perustamaan mekaanisia sahoja korvaamaan lankkujen käsisahausta. Paikallisesti todettiin, että tiet pysyivät paremmassa kunnossa, kun suursahat olivat meren rannikolla, käytännössä Porissa. Vesisahojen ekspansio alkoi Parkanon Kairokosken sahasta, joka sai privilegion vuonna 1837. Vuonna 1857 tuli höyrysahojen perustaminen mahdolliseksi. Tämä ei kuitenkaan lopettanut vesivoimalla toimivia sahoja ja myllyjä vaan 1890-luvulla puutavarakaupan elpyessä vanhoja vesisahoja elvytettiin ja perustettiin uusia. Vuosikymmenen aikana perustettiin Parkanon ja Kihniön alueelle useita uusia vesisahoja ja kaksi höyrysahaa. Lähinnä Markkulan Koskelaa oli saha Linnankylän Lamminkoskella.

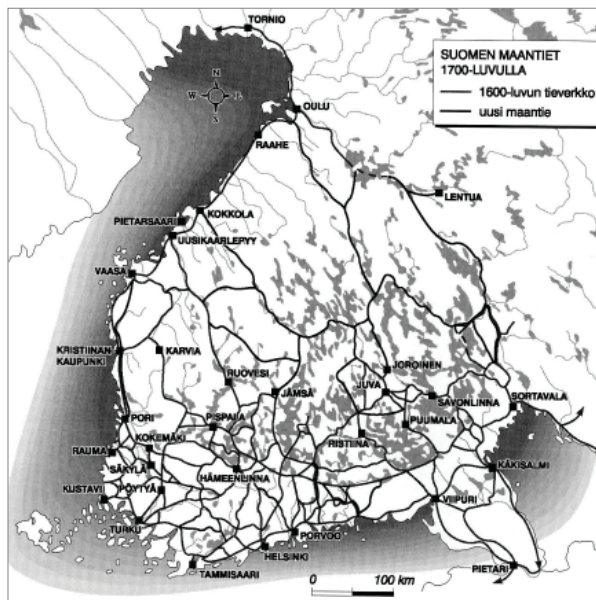
Höyrysahojen perustaminen teki välttämättömäksi raakapuun mittavat kuljetukset. Kokemäenjokeen perustettiin vuonna 1876 uittoyhdistys, Kumo Elfs Flottningsbolag. Uitot olivat alkaneet vuosikymmenen alussa. Uitosta tuli merkittävä tulonlähde pienviljelystilojen väestölle. Koskelanjoki oli yksi uittoväylistä.

Pohjanmaan tiet

Jaakko Teitin tieluettelossa vuodelta 1555–1556 lähin maantie on Hämeenkancaantie, toiselta nimeltään Kyrönkancaantie tai Nummitie, joka on yhdistänyt Hämeenlinnan Korsholman linnaan. Tie mainitaan ensimmäisen kerran jo vuonna 1459 ja raivattuna tienä edellämainitussa tieluettelossa. Tien valtakunnallinen merkitys väheni postilinjan siirtyessä vuonna 1675 rantatielle sekä Ruovedeltä Pohjanmaalle johtavan tien valmistuttua 1700-luvun lopussa. Se sivuuttaa Parkanon ja Kihniön seudun kaukaa. Etäisyys Kihniön Koskelasta Hämeenkancaantielle on linnuntietä noin 25 kilometriä poikki vesien virtaussuunnan. Hämeenlinnasta Korsholmaan on johtanut toinenkin reitti, Pohjanmaan tai toiselta nimeltään Kyrönkancaan talvitie. Se kulkee jokseenkin suoraan pohjois-eteläsuuntaisesti Ikaalisten kirkolta Jalasjärven Koskueen. Se on noudattanut paikoitellen vesireittejä, jolloin sitä on voitu ainakin paikallisesti käyttää sulan maan aikana. Mainintoja tästä kulkureitistä talvitienä on jo 1400-luvulta. Se on yhdistänyt Kokemäkjokisuun ja Kyrönkjokisuun asutukset. Sitä on pidetty aikoinaan vilkkaampana ja siten merkittävämpänä kulkureittinä kuin Hämeenkancaan kesätietä. Kuriositeettina italialainen tutkimusmatkailija Giuseppe Acerbi käytti vuonna 1799 nimenomaan tätä talvitietä. Myös sotien kuljetuksia nuijasodassa vuonna 1596, isovihan aikana vuonna 1714, Kustaan sodassa vuonna 1789 ja Suomen sodassa 1808–1809 ajettiin talvitien reitillä. Syynä luonnollisesti oli se, että isoja kuljetuksia on helpompi hoitaa talvikelillä. Tien etäisyys Koskelasta on alle kymmenen kilometriä, jolla matkalla on mahdollista käyttää luontevasti vesireittiä. Kuitenkin nämä molemmat tiet ovat jättäneet Koskelan Markkulan kauas vähäistenkin liikennevirtojen vaikutuspiiristä.

Parkanon ja Kihniön seudut ovat olleet harvaan asuttuja, eikä teitä ole muodostunut kovin monta. Vielä 1830-luvulla mainitaan seudun historiassa, ettei Parkanossa ollut metriäkään maantietä, mikä ilmeisesti oli kuitenkin vähättelyä. Kenraalikuvernöörin asiapapereissa on tieto, että vuonna 1825 Ikaalisten pitäjässä oli 7,7 peninkulmaa (mil) teitä, missä yhteydessä Parkano mainitaan. Vuonna 1824 maaherra

velvoitti talolliset rakentamaan Pori-Kankaanpää-tien. Kristiinaan oli jo silloin yhteys, joten Porin tietä pidettiin turhana. Vuosina 1834–1836 Kankaanpään tietä jatkettiin Parkanoon ja Kuruun. Tällöin avautui Kurun kautta Näsijärven vesitie Tampereelle.



Suomen tiet 1800-luvun alkuun mennessä. Paikannimien Karvia ja Ruovesi välille jää laaja tietön alue, jonka keskellä sijaitsevat Kihniön Linnakylän Koskela.

Kyrönkancaan kesätie on keskiaikainen yhteys Ylä-Satakunnasta Kyrönkjokilaaksoon. Sitä pidetään Pohjanmaan vanhimpana tienä. Kyrönkancaan tiestä on museotienä tiejakso Kauhajoella. Kyrönkancaan tiellä on kesä- ja talviliinjaukset. Kesätietä on kohennettu 1610-luvulla. Postitienä se on ollut 1645–1675.

Kyrönkancaantalvitie oli toinen vanha reitti. Se alkoi Hämeenkyrön Järvikylästä ja kulki vesistöjä hyödyntäen Kurikkaan, Ilmajoelle ja Isonkyrön kirkolle. Etelä-Suomen ja Pohjanmaan välillä se oli ensisijaisesti talvitie, mutta kesäisin sitä voitiin käyttää suot ja vesistöt kiertäen.

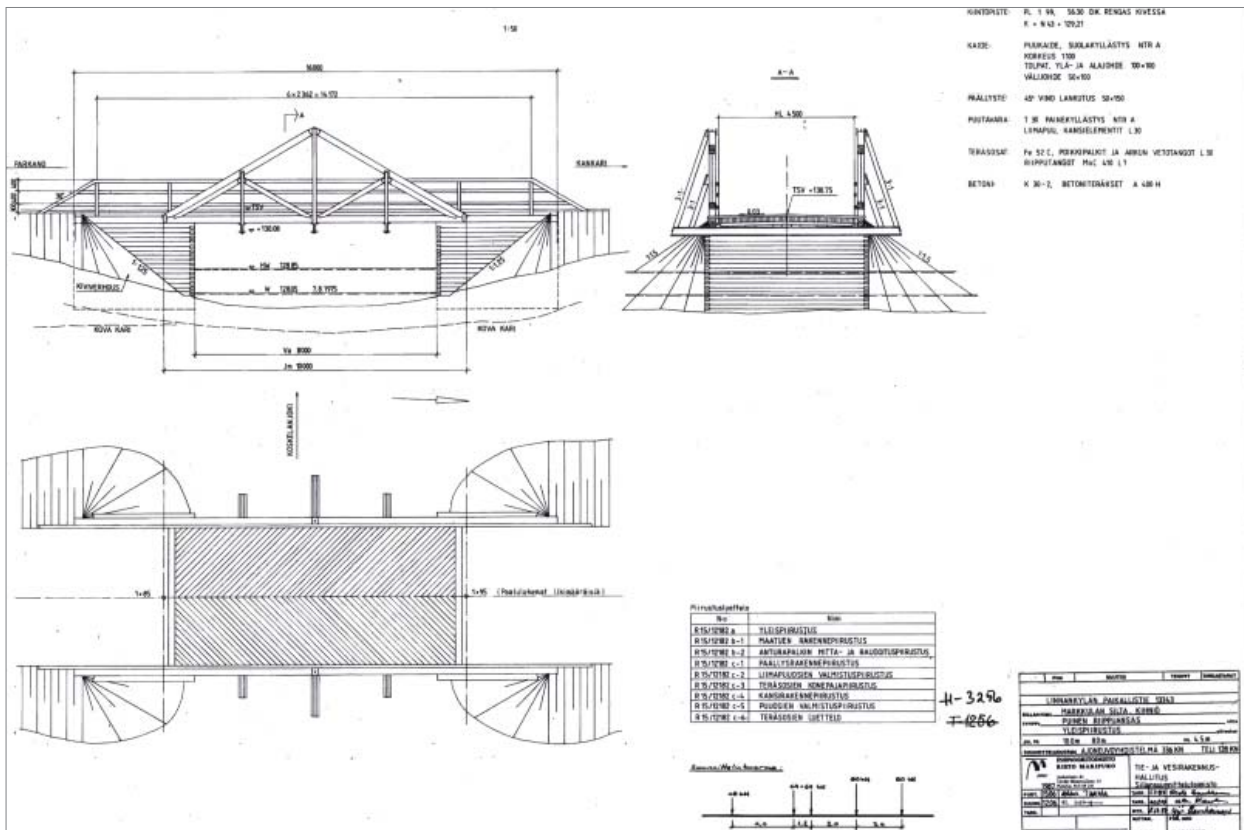
Ruoveden tie

Koskenkylän Markkula sijaitsi Turun ja Porin läänin pohjoisimmassa osassa. Lähelle tuli Orivedeltä Ruoveden ja Virtain kautta Pohjanmaan rannikkokaupunkiin johtava tie. Koskenkylän asiointisuunta oli kuitenkin emäpitäjän keskus Ikaalinen tai jopa Hämeenkyrö, myöhemmin Parkano. Vasta autonomian ajan puolivälissä vuoteen 1875 mennessä tiestöstä alkaa muodostua verkkoa Koskenkylän ympäristöön. Kuitenkin etäisyys lähimpään tiehen säilyy pikemminkin peninkulmina kuin kilometreinä.



Kankarin–Linnankylän tielle muodostettiin hoitokunta vuonna 1926. Se aloitti tien parantamisen, johon liittyi Koskelankosken sillan parantaminen. Maanomistaja J. Markkula luovutti maan uudelle siltapaikalle ja rakennustyö päätettiin myydä huutokaupalla. Vuonna 1929 edullisimman tarjouksen teki Arviiti (Arvid) Hakanen, joka ilmeisesti sai sillan rakennettavakseen. Silta valmistui vuonna 1931. Se oli puupalkkisilta. Sillan rakentamisesta on työselitys.

Kankarin–Linnankylän paikallistie otettiin kunnan haltuun vuonna 1956. Koskelan silta oli heikentynyt ja se päätettiin rakentaa uudestaan. Vuonna 1959 kunta rakensi sillan. Sillan hinnaksi muodostui noin 900 000 markkaa. Sen vapaa-aukko oli 8 metriä ja alikulkukorkeus 70 senttimetriä. Kokemäenjoen uittoyhdistys esitti uiton vaatimuksena 1,2 metrin vapaakorkeutta, mutta jostain syystä sillasta tehtiin matalampi. Sillan hyödyllinen leveys on viisi metriä. Sillasta on kustannusarvio ja sen pohjana oleva piirustus. Jostain syystä piirustuksesta poiketen sillan kaikki kolme kannattajaa ovat puisia, piirustuksessa keskimäinen on rautaa. Kannessa on kantava 3 tuuman lankutus ja sen päällä 2 tuuman kulutuslankutus. Vuonna 1976 sillan kunto todettiin tyydyttäväksi.



Kun tiemuseokohteita etsittiin vuonna 1981, todettiin, että silloiselta ja nykyiseltä nimeltään Markkulan silta vastaa tiemuseokohteen vaatimuksia erityisesti rakenteensa ja miljöönsä vuoksi. Erityisesti on mainittu, että silta sisältyy piirin 1982–1984 suunnitteluohjelmaan, jolloin uusi silta rakennettaisiin paikalle vuonna 1985. Toisin sanoen tietoisesti valittiin museosilta, joka puretaan ja rakennetaan uudestaan. Muistioiden lyijykynämerkinnöistä voi päätellä, että ensisijaisena perusteena oli se, että riippuansassillat olivat vähene-
mässä niin, ettei käytännössä ollut vaihtoehtoja.

Kun sitten vuonna 1988 silta purettiin ja paikalle rakennettiin uusi silta, tavoiteltiin mahdollisimman paljon vuoden 1959 sillan ulkonäköä silloisella rakennustekniikalla ja -materiaaleilla. Rakennustyöstä on selvytys ja piirustukset. Sillan rakensi Turun piirin siltojen korjausryhmä. Puutavaran toimitti Ovi ja vaneriyhtymä Oy. Sillan teräsosat toimitti Terästyöpaja Oy. Arkut ja ansaat esivalmistettiin Turun keskusvarastolla. Työt siltapaikalla aloitettiin 1.3.1988 varatien ja -sillan teolla. Vanha silta purettiin. Arkut rakennettiin puoli-
väliin, raudoitettiin, nostettiin paikalleen ja tuettiin oikeaan asemaan. Arkkuihin valettiin puolen metrin betonilaatta ja loput täytettiin kallioulouhoksella. Uusi silta oli puoli metriä aikaisempaa kapeampi eli leveys on 4,5 metriä. Perusteluna kaventamiselle oli, ettei kaksi autoa mahdu kohtaamaan sillalla, jolloin kuormitus ei kasvaisi turhan korkeaksi. Painorajoitusta ei kuitenkaan tarvittu. Silta avattiin liikenteelle 25.4.1988. Sillan kustannukset olivat 499 000 markkaa.

Uusi silta otettiin museotie- ja siltakokoelman osaksi. Sen todettiin olevan maan ainoa riippuansassilta (maantieverkolla). Asiantuntijat totesivat, että mallina oli ollut vanha silta. Materiaalit ja rakenneratkaisut olivat sen ajan käytännön mukaisia. Perusteluna sille, että uusi silta on samalla museosilta, oli ensisijaisesti se, että se edustaa 1960-luvun alkuun jatkunutta pitkää ja yleistä sillanrakennuksen perinnettä. Rakennettu silta oli ainut tämän siltatyyppin edustaja maantieverkolla.



Markkulan talon pihapuiston vaahterat ja tammets eväät erottuvat pihapiiriä ympäröivästä metsämaisemasta selvästi. Museosilta jää visuaalisesti risteysten, liikennemerkkien ja rakennusten rinnalla toissijaiseksi. Vasemmalla näkyy uudehko saunarakennus aivan joen rannassa. Kuva Martti Piltz



Sillassa on yllättävän paljon rautaa ottaen huomioon, että se on nimenomaan puusilta ja rakennettu siltarekisterin mukaan vuonna 1959. Silta on käsitelty kivihiilitervalla, mikä oletettavasti on edistänyt puun pehmenemistä sisälle jäävän kosteuden takia. Kuva Martti Piltz



Vertaamalla edellistä kuvaa tähän kuvaan (Rismo Virpimaa, 1985) erottuu, että "vanhassa" sillassa on kolme puista poikkikannattajaa, nykyisessä sillassa ovat kaikki kolme poikkikannattajaa terästä. Kuva Mobilian arkisto



Nykyisessä Markkulan sillassa kaiderakennelma on samantyyppinen puukaide kuin "vanhassa" sillassa, mutta teräsjohde muuttaa sen ulkonäköä huomattavasti. Melko selvästi erottuu myös "naulauslevyn" tai teräsvahvikkeen käyttö ansaspuiden liitoksissa. Varsinainen ansarakennelma näyttää samanlaiselta kummassakin sillassa, joskin uudessa keskikannattaja on pidempi, jolloin kaikkien kolmen vinotuen kallistuskulma on sama. Kuva Martti Piltz

1.3.4 Markkulan liikenneyhteyksien myöhemmät vaiheet

Kihniön kunnan perustaminen

Parkanon alueella metsäteollisuus kukoisti pitkään. Merkittävimpiä sahateollisuuden harjoittajia olivat Kause Oy (perustettu 1934) ja Aureskoski Oy (perustettu 1950). Kihniössä sahateollisuutta on ollut myös merkittävästi. 1920-luvulla perustettiin ensimmäinen raamisaha Nerkoon Myllyjoen Alaselle koskelle. 1920-luvulla ja 1930-luvulla sahoja oli viisi. Vielä 1970-luvulla sahoja oli toiminnassa viisi, tosin eri sahoja kuin ennen sotaa. Näistä Markkulaa lähin oli Linnankylässä Suovaniemen saha. Markkulan sillan lähellä toimi vielä sodan jälkeen Koskelan mylly Linnan Koskelanjoessa. Sen rauniot erottuvat vielä selvästi jokiuomassa.



Nykyisen sillan keskimäinen poikkikannattaja on pidempi kuin reunimmaisat, kun taas "vanhassa" sillassa poikkikannattajat näyttävät yhtä pitkiltä. Sillan kansirakennelminä näyttää erilaiselta. Jos vertaa nykyisen sillan maatumien ulkonäköä ja kuntoa 1980-luvun kuviin, voi päätellä, että maatumien hirsirakennelma on uusi tai ainakin olennaisesti korjattu. (vrt pulttien paikat ja salvosten sijainti) Kuva Heidi Pekkala, 2007



Sillan kummastakin korjauksesta on piirustukset. Vuoden 1959 piirustus on niin heikkolaatuinen, ettei sen kopioiminen ole (toistaiseksi) onnistunut, mutta piirrosten tarkastelu vahvistaa näitä esitettyjä havaintoja. Kummankin sillan tarvikeluettelosta voi tunnistaa rakennustarvikkeet. Esimerkiksi vuonna 1988 sillassa on käytetty liimapuuta ja ilmeisesti painekyllästettyä puuta. Kuva Mobilian arkisto

1.4 Siltapaikka ja sillan rakenteellinen kunto

Markkulan sillan siltapaikka on erikoinen ison ja ilmeisen vauraan talon pihan kulmassa. Vaahteroiden ja tammien esiintyminen viitannee Markkulan talon piha-puistoon. Puiston puut ovat selkeä vastakohta muuten melko synkälle sekametsälle.

Koskelanjoen taimenkoski on tunnettu nykyisin yhtenä Pirkanmaan parhaista koskikalastuspaikoista. Kalastuspaikan vieressä tiessä on levike, jossa on kalastuspaikan opastustaulu. Levike on noin 50 metrin etäisyydellä sillalta, jonne on suora näköyhteys. Kalastuspaikalla on silta- ja laiturirakennelmia kalastusta ja joen ylittämistä varten. Joen vastarannalla on laavu.

Markkulan silta on melko rapistuneen näköinen. Se on oletettu aikaisemmin rakennetuksi jo vuonna 1959. Kuitenkin tarkemmassa selvityksessä on osoittautunut, että se on rakennettu vuonna 1988. Nykyinen silta noudattaa edeltäjänsä muotokieltä. Se on myös aidosti riippuansassilta, missä sillan kuormitus on ”pukin” varassa. Sillan rakentamisesta on sen verran aikaa, että normaali perinteinen puusillan elinkaari, noin 30 vuotta on loppuillaan.

Sillasta on 4.9.2008 tehty museosiltatarkastus, jossa todetaan, että sillan kunto on tyydyttävä. Tarkastusraportissa todetaan, että sillan kansilankutusta ja kaiteita oli korjattu kesällä 2008. Sillan kantavat rakenteet on tehty painekyllästetystä puusta eikä niissä ollut vaurioita. Kansilankutus oli melko kulunut. Kaiteissa oli lieviä törmäys- ym. vaurioita. Sillan tulopenkereiden päällysteessä (lyhyet öljysoralipat) on kuoppia ja purkautumia. Sillan yleiskunto oli tyydyttävä. Kansilankutuksen ja kaiteiden uusiminen arvioitiin tarpeelliseksi lähivuosina.

Raportti kuvannee sillan nykyistäkin kuntoa erittäin osuvasti. Kansilankutus on kulunut ja näyttäisi osittain irronneen. Kaiteisiin on tullut lohkeamia, ehkä auran siiven tai vastaavan osumasta. Ansaspuissa on alka-massa ilmeisesti lahoaminen, koska niiden yläpinnalla kasvaa pienen pieniä koivuntaimia.

1.4.1 Sillan museaalinen arvo

Vuonna 1959 rakennettu silta on tavallaan talonpoikaisen puisen riippuansassillan ”retromalli”. Sillasta on piirustus ja tarveainelaskelma. Ne osoittavat, että siltaan on käytetty suhteellisen runsaasti metallia ja sillan kes-kimmäinen poikkikannatin on suunniteltu metalliseksi, kuitenkin se on puuta. Silta ei siis alun perinkään ole ”tienhoitovelvollisten tyypillisesti rakentama riippuansassilta”. Silloisia sillan rakentamisen motiiveja ei tiedetä, mutta voisi arvella, että teräksisen poikkikannattajan takia sillan kantavuutta on ollut helpompi laskea. Siltaa voisi ehkä luonnehtia, että vuonna 1959 on rakennettu rakennusaikansa tekniikalla vanhaa perinteistä puista puuansassiltaa muistuttava perinnesilta.

Kun silta valittiin museokohdekoelmaan vuonna 1982, yhtenä perusteluna mainittiin, että se on ainut yleisellä tieverkolla oleva riippuansassilta, joka siten edustaa talonpoikaisen tienpidon ajan tyypillistä silta-rakennetta.

Vuonna 1988 tämä ”perinneretrosilta” on korjattu varsin perusteellisesti oman aikansa materiaaleilla ja rakennusmenetelmillä. Sillassa ei oikeastaan ole mitään alkuperäistä. Silta on todellisuudessa rakennettu uusilla piirustuksilla oman aikansa materiaaaliratkaisuille. Se on siis edellämäinitun perinneretrosillan retrosilta. Toisaalta sillan paikka on keskeisin kulttuuri-perinnetekijä. Siltapaikka on sama kuin edeltäjällään. Siltapaikalla on ollut silta 1900-luvun alkupuolelta alkaen. Ilmeisesti nykyinen silta on paikallaan neljäs silta. Paikallisten tietojen mukaan silta on hieman eri asennossa tiehen nähden kuin aikaisemmat sillat. Ainakaan kuvat tai kartat eivät tätä todista. Nykyisen sillan ja sen edeltäjän mitoitus on suunnilleen sama, joskin uusi silta on puoli metriä kapeampi.

Sillan elinkaareen vaikuttaa sen puurakenne. 1930-luvun sillan elinkaari päättyi vuonna 1959 eli sillan kestoikä oli noin 30 vuotta. Vuoden 1959 silta uusittiin myös noin 30 vuotta myöhemmin. Kun silta silloin, vuonna 1988, oli arvotettu museosillaksi, olisi voinut olettaa, että korjausmenetelmät olisivat olleet hieman säästävämät. Toisaalta ilmeisesti historian saatossa sillat on aina pyritty korjaamaan niiden käytön kannalta parhaimmalla ja kustannustehokkaimmalla tavalla. Aikalatiedon mukaan vuonna 1988 arvioitiin, että vuoden 1959 sillan kopiointi on onnistunut.

Jos vertaa sillan nykyisiä tietoja Museokohdeselvityksen (2007) tietoihin, niin ne poikkeavat melko huomattavasti. Edelleen voidaan olla samaa mieltä siitä, että kun silta on valittu vuonna 1982 museosillaksi, se on ollut sopiva museosillaksi rakenteensa ja miljöönsä takia. Miljöö on kunnossa. Silta on uusi, mutta se on edelleen aidosti siltatekniikaltaan riippuansassilta. Myös ulkonäöltään se on niin lähellä edeltäjäänsä, kuin on pystytty rakentamaan.

Tulevaisuudessa, kun silta joudutaan uusimaan kokonaan, olisi paikallaan pohtia, miten Markkulan siltapaikan tieliikenteen perinteitä parhaiten vaalitaan. Museologisesta näkökulmasta on toivottavaa, että harkintaan pääsisi myös perinteisillä menetelmillä ja aidoista materiaaleista rakennettu silta. Keskeisintä Liikenneviraston museokohdekokoelman kokoelmapoliittisten näkemysten kannalta on siltapaikan ja Markkulan sillan siltateknisen tyypin, riippuansassillan, säilyminen. Markkulan sillan tehtävä kokoelmassa on nimenomaan säilyttää esimerkki tästä talonpoikaisesta siltatyypistä. Myös Markkulan pihapiirin kannalta esteettisesti ja visuaalisesti ulkonäöltään nykyisen sillan kaltainen silta on perusteltu. Vaikka museologiset periaatteet ovat yhteiset lähes koko maailmassa, on erittäin yleistä, että historiallisesti arvokkaita kohteita, esimerkiksi juuri siltoja, mutta myös rakennuksia korvataan ”replica”-tyyppisillä ratkaisuilla. Niissä tavoitteena on lähinnä mielikuvan säilyttäminen.

1.4.2 Markkulan silta Liikenneviraston museokohdekokoelmassa

Säilyneisyysarvo

Sillan säilyneisyys arvo on arvioitu hyväksi eli pisteytetty 1. Tosiasiaksi jää, ettei sillassa ole mitään muuta kuin siltapaikka, joka on säilynyt sillan museointihetkestä. Toisaalta sillan hahmo edustaa vuoden 1959 siltaa, joka taas ilmeisesti edustaa 1920–1930-lukujen vaihteessa rakennettua edeltäjäänsä. Silta siis muistuttaa 1900-luvun alun tyyppillistä, ennen autoliikenteen kautta rakennettua siltatyyppejä, mutta on sellaisen retrokopio. Vuoden 1988 sillan säilyneisyys on hyvä. Sen käytön aikaisen kulumisen jäljet ovat selvästi maastokatselumuksessa dokumentoitu. Kulumisesta on asiantuntijan lausunto, että ne on korjattava nopeasti. Esimerkiksi kannen kulutuslankutus on jo osittain puhki. Näillä korjauksilla silta voi olla käytössä kymmenkunta vuotta.

Tietoarvo

Kokoelmapolitiikan mukaisessa tietoarvossa pisteytys on 2, eli kohteesta on tutkimuksia ja julkaisuja, jotka eivät täytä tieteellisiä kriteerejä. Sillasta on olemassa kaksisivuinen alkuperäisaineistoon viitetytty selvitys. Selvitys koskee puhtaasti vain sillan rakennetta, ei sen kontekstia. Se on luonnollisesti varsin ylimalkainen ja viittaa vuoden 1959 siltaan. Toisin sanoen nykyisestä sillasta ei ole järjestettyä tietoa, mutta suhteellisesti alkuperäislähteitä on paljon. Perinteisessä kulttuuriperinnön näkökulmasta Markkulan sillan tietoarvo, eli siis tietopotentiaali, on erittäin suuri, koska järjestetty tieto on niin vähäistä ja hataraa. Kun silta puretaan tulevaisuudessa, purkutyö ja materiaalien muutokset olisi syytä tutkia ja analysoida.

Tieliikennehistoriallinen arvo

Sillan tieliikennehistoriallinen tietoarvo on 2, eli sillalla on vähän tieliikennehistoriallista arvoa. Perusteet tähän arvotukseen ovat epäselvät. Ehkä sillan ulkonäkö, jonka on katsottu edustavan vanhaa perinnettä, on arvotettu sillan rakenteellisena ominaisuutena tähän tasoon. Tämän hoito- ja ylläpitosuunnitelman selvityksen perusteella voidaan arvioida, että keskeisin liikennehistoriallinen arvo on siltatyypillä, jota Markkulan silta ainoana nykyisellä maantieverkolla edustaa. Liikenneyhteytenä voidaan arvioida, että Kankarin-Linnankylän tie on melko vähäarvoinen sekä valtakunnallisesti että maakunnallisesti.

Tällä pisteytyksellä Markkulan silta olisi joutunut epäilyksettä seulottavien ryhmään. Nykyisen tiedon valossa se kuitenkin saattaisi arvottua uudella lailla, koska lähtökohdaksi otettaisiin tämä vuonna 1988 rakennettu retrosillan retrosilta. Sillan museologinen tietoarvo on suhteellisesti hyvin korkea, koska alkuperäisaineistona on kolmen perättäisen sillan rakennuskertomukset.

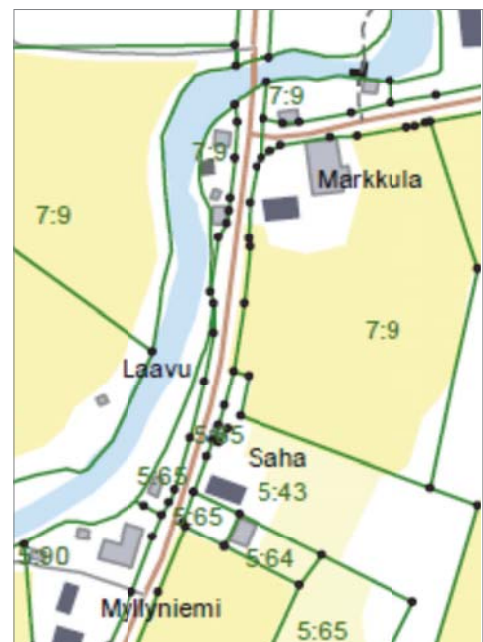
2.1.2 Maanomistus



Ote kiinteistötietojärjestelmästä. Kuvasta hahmottuu hyvin sillan sijainti maisemallisessa solmukohdassa, jossa kohtaavat joki, peltoalue sekä tiet.



Koskikalastuspaikan opasteet ovat tien varressa. Aluetta rajaa kevyt ja huonokuntoinen puinen aita. Pysäköintipaikat ovat taulujen edustalla. Museosillasta kertovaa opastetta ei ole. Silta näkyy kuvassa taka-alalla. Kuva Laura Soosalu



Tarkennus kartasta sillan ympäristössä. Opastaulut ja pysäköintialueena toimiva levike, jotka sijoittuvat Koskelanjoen rantaan, ovat tiealueella.

2.1.3 Museosillan ympäristön nykyinen maankäyttö

Museotien ympäristö on maa- ja metsätalousvaltais- ta aluetta. Silta sijaitsee käytännössä lähes Markku- lan talon pihapiirissä kahden tien, Koskenkyläntien ja Mustaniementien, liittymässä. Sillan luoteispuolella Koskentiellä sijaitsee Ahontilan maatalousyritys.



Koskelantie seurailee jokivartta etelästä saavuttaessa. Puut ja rakennukset kehystävät näkymän päätteen olevaa siltapaik- kaa. Kuva Martti Piltz.

2.1.4 Liikenneturvallisuus

Nopeusrajoitus yhdystiellä sillan kohdalla on 50 km/h. Nopeusrajoitus alkaa tierekisteriosoitteen 13343/ 1/ 2100 kohdalta sillan eteläpuolelta ja päättyy 13343/ 1/ 2670 kohdalla sillan pohjoispuolella.

Keskimääräinen vuorokausiliikenne tiellä on vähäi- nen, v. 2013 70 ajoneuvoa vuorokaudessa, josta ras- kaan liikenteen osuus on ollut 10 %.

Koskenkyläntiellä, kilometri museosillan eteläpuo- lella, on sattunut v. 2010 yksi omaisuusvahinkoon joh- tanut hirtvionnettomuus, lähde Destia Oy iLiitu (onnet- tomuustiedot 2009–2013).



Sillalla on painorajoitus 16 tonnia ja nopeusrajoitus 50 km/ h. Kuva Laura Soosalu



Talusrakennukset muodostavat portin Mustaniementien ja Koskenkyläntien liittymään saavuttaessa. Silta sijaitsee oikeanpuo- leisen rakennuksen takana. Kuva Martti Piltz.

2.2 Maisema ja kulttuuriympäristö

Museosilta sijaitsee Hämeen viljely- ja järvimaan maisema-alueella Suomenselän maisemaseudulla. Alue on pinnanmuodoiltaan melko tasaista ja kasvillisuudeltaan karua. Soiden osuus seudun pinta-alasta on suuri, yli 40 %. Kihniössä on Parkanon ohella Pirkanmaan laajimmat turvetuotantoalueet. Metsien osuus on myös suuri, peltoalueita on vain n. 4 % pinta-alasta.

Suunnittelualueella tai sen läheisyydessä ei ole valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaita maisema-alueita. Museosilta on luokiteltu pistemäisenä kohteena valtakunnallisesti arvokkaaksi kulttuuriympäristöksi. Siltaa ympäröivää jokimaisemaa ja pihapiiriä ei ole arvotettu, mutta ne ovat luonnollisesti merkittävä osa siltaympäristöä.

Sillan läheisyydestä ei tunneta kiinteitä muinaisjäännöksiä eikä rakennusperintökohteita.



Koskelanjoen kalastuspaikka syksyllä 2013. Kuva Martti Piltz

2.3 Taajamakuva

Silta sijoittuu maisemalliseen ja toiminnalliseen solmukohtaan, jossa kohtaavat Koskelanjoki, peltoaukea, pihapiiri ja kaksi tietä. Sillan lähiympäristön ulkopuolella tiemaisema on metsäinen, joka korostaa puoliavoimen siltapaikan maisemallista ja taajamakuullista merkitystä. Pienipiirteinen jokivarsi on idyllinen ja houkutteleva tutustumiskohde, jonne avautuu näkymä sillalta.

Siltaan rajautuva Markkulan pihapiiri ja Koskelanjoen yksityinen ranta-alue on hyvin hoidettua. Siltaa ja opastusaluetta ympäröivä maasto on kuitenkin luonnontilaista ja helposti vesakoituvaa ja kaipaa siistimistä.



Kaunis, hoidettu Markkulan pihapiiri puistomaisine puulajeineen sillan vieressä. Kuva Laura Soosalu

Näkymä Koskelanjoen vastarannalta sillalle. Kuva Martti Piltz



2.4 Luonnonympäristö

Suunnittelualueella tai sen läheisyydessä ei ole luononsuojelualueita tai -kohteita.

Koskelanjoki virtaa sillan pohjoispuolella sijaitsevasta Kankarinjärvestä eteläpuoleiseen Linnanjärveen. Joen koskipaikat sijoittuvat Koskenkylän kohdalle. Tie seurailee Koskelanjoen vartta n. 300 metrin matkan sillan eteläpuolella.

Sillan itäpuolelle, alle kilometrin etäisyydelle, sijoittuu vedenhankinnan kannalta tärkeä Linnankylän pohjavesialue.

2.5 Museosillan perustiedot

Sillan perustiedot 2.10.2013 ovat seuraavat:

- Sillan nimi on H-3256, Markkulan silta ja siltatyyppi puinen riippuansassilta.
- Sillan tieosoite on 13343/ tieosa 1/ 2449m
- Silta sijoittuu Koskenkylän yhdystielle, jonka hoitoluokka on III
- KVL tiellä on 70 ajoneuvoa, josta raskaan liikenteen osuus 10 % (v. 2012). Nopeusrajoitus 50 km/h.
- Sillan jännepituus on 10,00 metriä ja vapaa-aukon leveys 8,00 metriä. Alikulkukorkeus on 1,5 metriä.
- Sillan hyödyllinen leveys on 4,50 metriä ja kokonaisleveys 7,60 metriä. Sillan ajoradan leveys on 6,00 metriä. Päälystemateriaali on puu. Sillan kokonaispinta-ala on 72,90 m².
- Sillan perustuksena on puinen arkku, perustamistapa maanvarainen perustus.
- Kaide on korkea, lahosuojattu puukaide.

2.5.1 Tien ja sillan nykyinen kunnossapito

Museotie sisältyy Parkanon alueurakkaan, joka päättyi 9/ 2015. Urakkaa hoitaa Destia Oy ja työmaapäällikkönä toimii Pentti Rosenberg. Aluevastaava hoito-urakassa Pirkanmaan ELY-keskuksessa on Heikki Toivonen.

Sillan kannen puulankut tullaan uusimaan kesällä 2014 (puhelinkeskustelu Hannu Paattilammen kanssa)

2.6 Matkailu

Matkailukohteena Markkulan museosilta on kaukana vilkkaista kulkureiteistä ja perinteisistä matkailuteistä. Kohde ei ole helposti saavutettavissa. Yksityiskuljetus, henkilöauto, on käytännössä ainut kulkuneuvo päästä kohteeseen. Opastus on Parkanon ja Kihniön väliseltä maantieltä. Kohdeopastusta ei ole.

Museosillan ylittävä normaali liikenne on hyvin vähäinen. Sillan säilymiselle vähäinen liikenne on hyvä. Sillan lähiympäristö on poikkeuksellisen viihtyisä miljöö. Lähistöllä on tervahautojen jäänteitä sekä myllyn ja sahan rauniot. Kosken ympäristö on selkeästi, niin kuin muuallakin koskien rannoilla, perinteisen pienen muotoisen tuotannon tyyssija.

Markkulan silta kuuluu Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien kulttuuriympäristöjen luetteloon (RKY). Perusteena mainitaan siltatyyppin nykyinen harvinaisuus ja sillan perinteistä tekniikkaa noudattava rakenne.

Koskelan koski on tunnettu Pirkanmaan parhaiden kalastuspaikkojen joukossa. Koskikalastusta varten paikalla on opastus, laituri- ja siltarakenteita virran uomassa sekä laavu rannalla. Markkulan sillan matkailullinen arvo rakentuu koskikalastuksen ja sen suosion kasvun varaan. Koskikalastus sinänsä on pienten harrastajapiirien toimintaa.

Varsinaista matkailuliikennettä sillalle ei varmasti-kaan paljoa tule, koska läheisten maanteiden liikennevirrat ovat melko pieniä ja etäisyydet suuria. Silta ja sen ympäristö kestäisi hyvin kalastajien, kotiseutuaktiivien tai historiaharrastajien järjestämiä tapahtumia nykyistä enemmän. Toisaalta silta ja osa koskesta ovat aivan kiinteästi Markkulan talon pihapiirissä. Jos kävijämäärät kasvavat tai kävijät käyttäytyvät häiritsevästi, saattaa tämä aiheuttaa häiriötä talon asukkaille.

Museosillan opasteiden, Koskelankosken kalastuspaikan levikealueen ja sen opastaulun uusiminen, siistiminen ja tyylikkäämpi ulkoasu ovat keskeisiä parantamisen kohteita.

3 Museosillan hoito- ja ylläpitosuunnitelma

3.1 Tavoitteet

3.1.1 Museosilta

Markkulan museosillan säilyneisyys on hyvä (säilyneisyysluokka 1). Se edustaa vanhaa talonpoikaisen tienrakennuksen perinnettä, mutta on suhteellisen uusi rakenne. Puusilta tuhoutuu väijäämättömästi ajan mukana. Nykyisessä sillassa on havaittavissa jo paljon merkkejä tuhoutumisen etenemisestä. Kantavien rakenteiden jäljellä olevaksi iäksi on arvioitu noin kymmenen vuotta.

Sillan säilyminen riippuansassiltana on keskeistä, vaikka rakennustekniikka ja materiaalit ilmeisestikin pakosta vuosien varrella uudistuvat. Varsinaisesti sillan uudet materiaalit eivät tuhoa sen säilyneisyyttä, koska sillan muoto ja siltapaikka voivat säilyä. Nykyinen Markkulan silta sisältää metallirakenteita huomattavasti enemmän kuin edeltäjänsä. Voisi toivota, että puurakenteiden osuus säilyisi tulevaisakin silloissa. Olennaista on, että sillan statiiikka säilyisi. Liikenneviraston museokohteiden korjaamisesta on lausuttu periaate, että materiaalivalinnoissa tulisi noudattaa alkuperäisiä ratkaisuja. Museokohteiden hoito-ohjeiden mukaisesti museokohteet pyritään säilyttämään niiden museomisajankohdan, siis Markkulassa vuoden 1982 mukaisessa kunnossa. Markkulan sillan kohdalla se tuntuu hieman nurinkuriselta. Siltahan on uudempi kuin sen museointihetki. Liimapuu ei taastusti ole talonpoikainen sillanrakennusmateriaali, sen sijaan nykyisessä sillassa sitä on käytetty ja oletettavasti joudutaan käyttämään tulevaisakin silloissa. Sillan hoidolle on tärkeintä, että pyritään mahdollisimman vähiin vaurioihin esimerkiksi lumenaurauksen yhteydessä ja ympäristö pidetään siistinä.

3.1.2 Kulttuuriperintö

Tie, museosilta, Markkulan talo ja Koskelan kosken kalastusalue ovat nykyiselläänkin edustavia näytteitä perinteisestä ja hoidetusta kulkuväylästä. Tien varrella näkymä on mielenkiintoinen joen ja talon puistomaisen pihan takia. Seutu on muualla metsäisten jaksojen lisäksi myös maatalousmaisemaa. Paikalle tyypilliset sahan ja myllyn rauniot olisi hienoa saada paremmin näkyviin ja helpommin tulkittaviksi. Koska

ne sijaitsevat yksityisten omistajien maalla, asia on omistajien vaalimisen varassa. Toivottavasti tulevaisuudessa löytyy keinoja rohkaista esimerkiksi lampaiden tai vastaavien laiduneläinten pitoa maisemien avaamiseksi ja säilyttämiseksi.

Metsätalous on seudun kulttuuritoimintaa ja ter-
vanpolto on sen erikoisuus. Myös niiden avaaminen opasteilla ja kulkureiteillä lisäisivät paikan kulttuurista arvoa. Asutusta on melko vähän ja oletettavasti se pikemminkin vähenee kuin lisääntyy. Siltapaikan ja tien luonne tuskin muuttuu kovin paljon. Sillan ympäristö tulee säilymään metsä- ja maatalousalueen näköisenä. Perinteisen maatalouden säilymisellä on suuri merkitys sillan kulttuuriarvojen säilymiselle.

3.1.3 Maisema ja luonto

Siltaympäristön lähimaisema on arvokas sillan ja Markkulan talon kannalta. Sillan lähialueen puuston ja pensaikon siisteyteen ja maiseman avoimuuteen tulee kiinnittää huomiota.

3.1.4 Maankäyttö

Museosilta sijoittuu haja-asutusalueelle kyläympäristöön. Täydennysrakentaminen on todennäköisesti vähäistä. Markkulan talon pihapiirin nykyiset rakennukset sijoittuvat sillan läheisyyteen. Tavoitteena on sovittaa mahdollinen lisärakentaminen pihapiiriin ja ympäristöön luontevasti ja pitää nykyinen rakennuskanta siistissä kunnossa.

Koskikalastuspaikkaan liittyvät opasteet ja rakenteet tulee myös kunnostaa tarpeen mukaan.

3.1.5 Liikenne

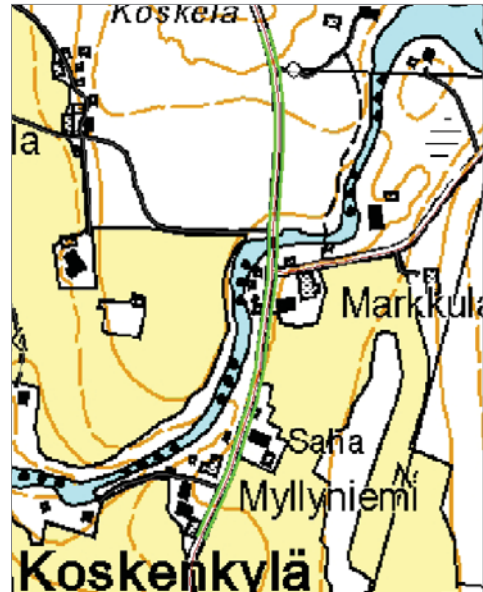
Nopeusrajoitus tiellä sillan ympäristössä on 50 km/h. Liikennemäärät ovat vähäiset ja alueella ei ole liikenneturvallisuusongelmia. Mikäli liikennemäärät tiellä muuttuvat olennaisesti, on nopeusrajoitusta ja painorajoitusta tarkasteltava uudelleen. Tavoitteena on, että läpiajoliikenne ei aiheuta vaaraa jalankulkijoille ja pyöräilijöille koskikalastuspaikan tai pihapiirin kohdalla.

3.2 Siltaympäristön hoito ja liikenneturvallisuus

3.2.1 Liikenteen rauhoittaminen

Opastusalue ja sen sekä kalastuspaikan pysäköinti-alue sijoittuu suoralle tieosuudelle. Nopeusrajoitus on 50 km/h, mutta tieympäristössä ei ole sellaisia rakenteita, jotka tukisivat nopeusrajoituksen noudattamista.

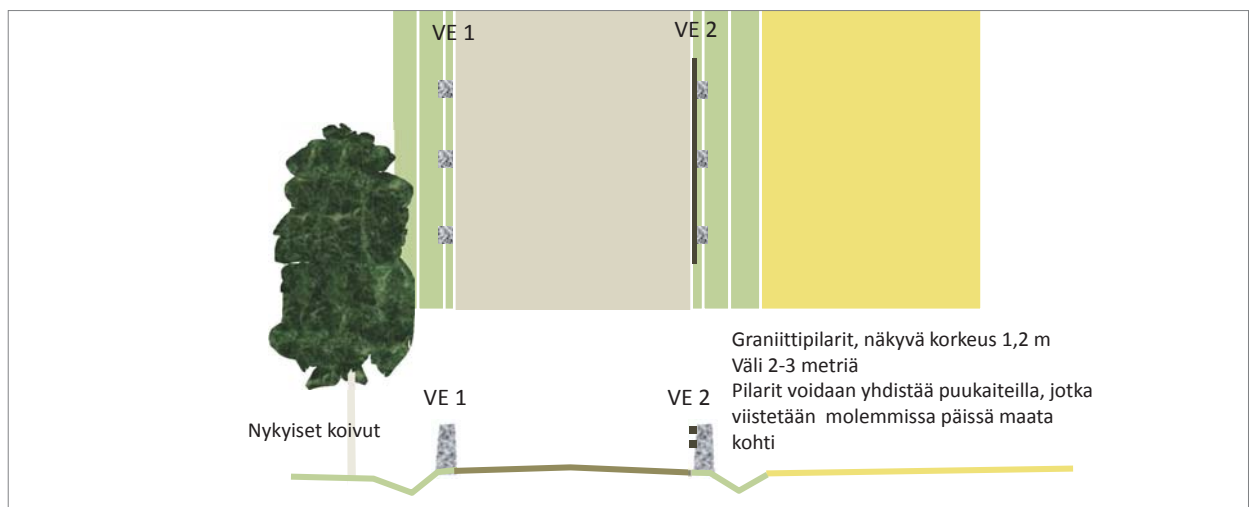
Nopeusrajoituksen tukemiseksi ehdotetaan nopeusrajoitusmerkin kohdalle rakennettavaksi taajamaportti tai vastaava rakenne. Portti voidaan toteuttaa joko rakenteiden tai istutusten avulla, kuitenkin yksinkertaisena ja ympäristöön luontevasti sopivana.



Nopeusrajoitusalue 50 km/ h kartassa vihreällä. Lähde Destia paikkatietoportaali/ tierekisteritiedot.

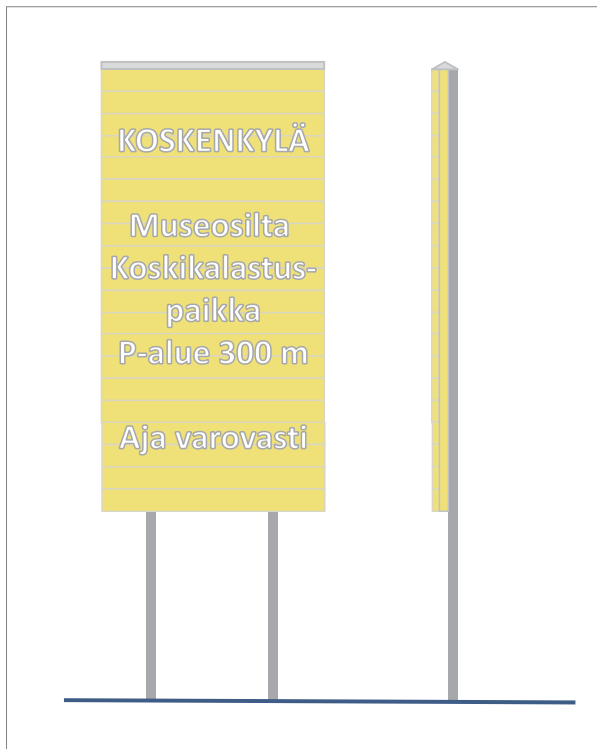


Taajamaportin luonteva sijoituspaikka on tien mutkan jälkeen ennen pihalle johtavaa liittymää, kuvassa tien vasemmalla puolella olevien koivujen kohdalla (esitetty suuntaa antavasti valkoisella poikkiviivalla). Kuvan lähde Google maps, ajankohta syyskuu 2011.



Periaatepoikkileikkaus rakenteellisesta taajamaportista, graniittipilareiden määräksi esitetään 3-5 kpl/ tien puoli. Portin toteutus ja perustaminen suunnitellaan yksityiskohtaisemmin. Nopeusrajoitusmerkki sijoitetaan ennen porttia. Porttiaihe voidaan toteuttaa myös istutuksin.

Museosillan ja koskikalastuspaikan eteläpuolelle ehdotetaan toteutettavaksi taajamaportin tyyppinen rakenne tien molemmiin puolin sijoitettavilla tietä reunustavilla graniittipilareilla, jotka voidaan yhdistää puukaiteella. Samoja pilareita käytetään myös rajaamaan pysäköintialuetta. Vaihtoehtoisesti porttiaiheena voidaan käyttää puurakenteista taulua, jossa on nimetty kohteet, museosilta ja koskikalastuspaikka sekä etäisyys pysäköintialueelle.



Tien oikealle puolelle voidaan myös sijoittaa porttiaiheeksi vaihtoehtoisesti puinen taulu, jossa ilmoitetaan edessä olevista kohteista. Vastaava taulu sijoitetaan tarvittaessa myös museosillan pohjoispuolelle. Taulun koko ja sijoitus määritellään tarkemmassa suunnitelmassa, alustavasti taulun koko 1 x 2,5 metriä.

3.2.2 Opastusalueen kunnostus ja opastaulu

Nykyinen koskikalastuspaikkaa palveleva pysäköintialue on mitoitukseltaan riittävä sekä kalastajien että museosillan tutustuvien käyttöön.

Ympäristö siistitään raivaamalla muutamia pensaat sekä poistamalla tarpeen mukaan yksittäiset huonokuntoiset puut. Puiden elinvoimaisuus tarkistetaan kasvukaudella.

Huonokuntoinen pysäköintipaikkaa rajaava puukaide poistetaan. Se korvataan matalalla ympäristöön sopivalla puisella tiekaiteella, joka perustetaan graniittipilareiden varaan.

Nykyinen koskikalastuspaikan taulu poistetaan ja korvataan uudella taulupohjalla, johon asennetaan sekä museosillan että kalastuspaikan opastusmateriaali. Taulu voidaan sijoittaa kiinteästi uuteen aitarakenteeseen.



Nykyinen pysäköintialue. Kuva Martti Piltz



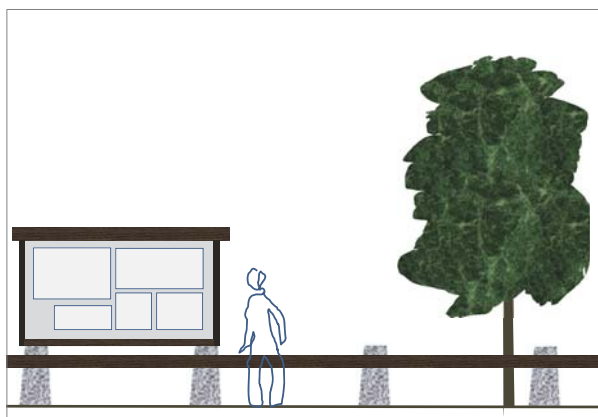
Esimerkinä sopivasta kaidetyypistä oheinen museotiekohteen kaide Peräkunnantieltä Ruovedeltä. Kuva Laura Soosalu:



Nykyiset opasteet. Kuva Laura Soosalu

Opastaulun tekstistä tulee ilmetä seuraavat seikat:

1. Mitä valtakunnallista ilmiötä Markkulan silta edustaa = miksi se on kokoelmassa
2. Museosillan historian, keskeisten tunnistuspiirteiden ja ympäristösidoksen kuvaus
3. Valintaan vaikuttaneet mahdolliset lisäarvot



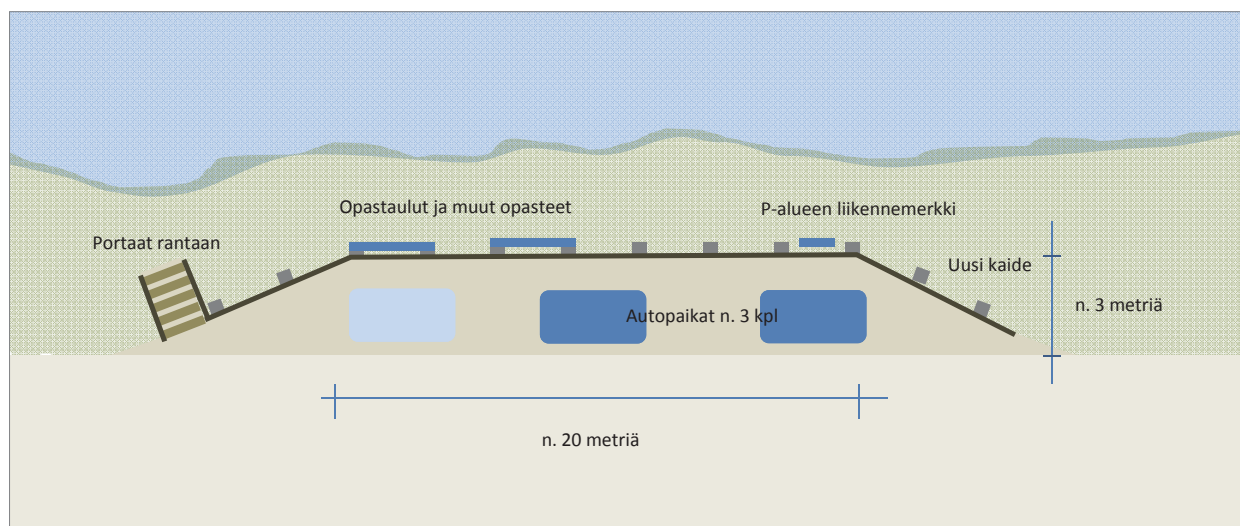
Periaatepiirros kaiteesta ja opastaulun sijoittamisesta. Taulu esitetään asennettavaksi graniittisiin pilareihin kiinnitettävien teräspilareiden varaan, jolloin taulu pysyy suorassa ja on siistin näköinen. Samaan tauluun voidaan kiinnittää museosillan ja kalastuspaikan opasteet.

Ehdotus opastaulun tekstiksi on seuraava:

Markkulan silta on puinen riippuansassilta. Se edustaa perinteistä maaseudun sillan rakennustekniikkaa, joka on jäänyt pois käytöstä 1960-luvun alussa. Ansasrakenne periytyy jo 1600-luvulta. Sitä voidaan pitää eräänlaisena "kansallisiltatyypinä". Nykyisin maantieverkolla ei enää ole riippuansassiltoja.

Koskelanjoen ylitse tällä paikalla on ollut kolme siltaa aikaisemmin, joista ensimmäinen on rakennettu 1900-luvun alussa. Sen siltapaikka on nykyisestä sillasta muutamia kymmeniä metrejä itään. Seuraava silta valmistui vuonna 1931 nykyiselle siltapaikalle. Kolmas silta valmistui vuonna 1959. Se valittiin museosillaksi vuonna 1982 kauniin ympäristönsä ja rakennetekniikkansa takia.

Markkulan silta on rakennettu vuonna 1988 edeltäjänsä kaltaiseksi sen ajan tekniikalla. Puusillan kestoikä on noin 30 vuotta ja Markkulan siltaakin on jo jouduttu uusimaan. Esimerkiksi kannen kulutuslankutus on vaihdettu.



Periaatepiirros pysäköintialueen järjestelyistä.

3.2.3 Siltaympäristön hoito

Sillan lähiympäristön kasvillisuus koostuu sekä istutetuista havu- ja lehtipuista että luonnonkasvillisuudesta. Tärkeimmät avoimena pidettävät alueet ovat liittymien ympäristöt molemmin puolin siltaa sekä erityisesti sillan pohjoispuolelta jokivarteen avautuva näkymä. Istutetut puut sillan läheisyydessä kasvavat lähellä tietä. Huonokuntoisimmat poistetaan tarpeen mukaan.



Koskelantien liittymä näkyy kuvassa oikealla. Näkemäalue pidetään niittämällä avoimena niin, että se ei vesakoidu. Kuva Laura Soosalu

3.2.4 Viitoitus kohteeseen

Museosillalle ei nykyisin ole opastusta. Museosilta esitetään viitoitettavaksi valtatie 23 (Järvisuomentie) liittymän kohdalta pohjoisen ja etelän suunnista. Etäisyys sillalle valtatie liittymästä on n. 2,5 kilometriä.

Opasteet toteutetaan uuden ohjeen mukaisesti, Museoteiden ja -sillojen opasteet, malleja ja suosituksia, Pirkanmaan ELY-keskus 7/ 2011.



Mustaniementien ja Koskenkyläntien liittymä. Näkemäalue ja liikennemerkkien alusta pidetään avoimena ja siistinä, koska se rajautuu pihapiiriin. Liittymässä kasvaa terijoensalava, jonka oksia tien puolella karsitaan, mikäli ne peittävät näkemiä. Kuva Laura Soosalu



Tien luiska sillan luoteispuolella on tärkeää pitää siistinä ja avoimena sen yli avautuvan jokimaiseman vuoksi. Kuva Martti Piltz.

3.3 Alueurakkaan sisällytettävät siltaympäristön hoitotoimenpiteet

3.3.1 Kohteen perustiedot

Museosillan perustiedot ovat:

Kohde on valtakunnallisesti arvokas museosilta.

Museosilta sisältyy Parkanon alueurakkaan, joka päättyy 9/ 2015.

Tie kuuluu talvihoitoluokkaan III ja viherhoitoluokkaan N3. Viherhoitoluokan mukaisen tieympäristön hoitotoimenpiteet ovat niitto, vesakonraivaus 2–3 vuoden välein ja metsänhoidolliset työt. Sillan kunto tarkastetaan vuosittain keväällä tai kesällä ja laajempi yleistarkastus tehdään viiden vuoden välein. Viimeimmän, 1.7.2013 tehdyn, sillan yleistarkastuksen mukaan sillan kuntoluokka on 2, eli välttävä.

Nykyiseen alueurakkaan ei sisälly sillan korjaustoimenpiteitä.

Esitys hoitoluokan tarkennukseksi:

Viherhoitoa esitetään lisättäväksi hoitoon vaikuttavan ympäristötekijän (Y) kulttuuri mukaan sillan ja pysäköintialueen ympäristössä. Viherhoitoluokan mukaan tieympäristö niitetään normaalisti 1–2 kertaa kesässä. Pysäköintipaikan ja sillan lähiympäristö niitetään ympäristön vuoksi 2–3 kertaa kesän aikana ja niittotyö viimeistellään siimaleikkurilla, jotta kaiteen alus ja siltaluskat pysyvät siisteinä ja estää vesakon kasvun.

Hoitovastuut

ELY-keskus: Museosilta ja pysäköintipaikka

Yksityiset maanomistajat:

Museosillan ja pysäköintialueeseen rajautuvien alueiden siistiminen.

3.3.2 Kertaluonteiset toimenpiteet

Kertaluonteiset toimenpiteet tieympäristössä ovat:

- opastus- ja pysäköintialueen kunnostus
- uusi opastaulu
- museosillan viitoituksen uusiminen
- taajamaportin rakentaminen museosillan ja koskikalastuspaikan eteläpuolelle, ja tarvittaessa myös pohjoispuolelle

- nopeusrajoitusmerkin siirto tarvittaessa
Vastuu ELY-keskus
- tiealueen ulkopuolisten alueiden vesakonraivaus
- pihapiirien, rakennusten ja rakenteiden kunnossapito
Vastuu kiinteistönomistajat

3.3.3 Vuosittaiset toimenpiteet

Vuosittainen viherhoito hoitoluokan N3/ Y mukaan huomioon ottaen alueen erityispiirteet:

- yksittäisten puiden kaatotarpeen arviointi
- pysäköintialueen ja siltaympäristön niittotyön viimeistely

3.4 Pitkän aikavälin tieympäristön kunnostustoimenpiteet:

Pitkän aikavälin toimenpiteet ovat tarvittaessa:

- sillan puurakenteiden tarkastus ja uusiminen tarpeen mukaan
- opasteiden kunnostus
- nopeusrajoituksen lasku tarvittaessa taajamaporttien sisäisellä alueella 40 km/h
Vastuu ELY-keskus

3.5 Talvihoito

Tietä hoidetaan talvihoitoluokan III mukana. Tie on lumipintainen ja se hiekoitetaan vain pahimmissa olosuhteissa. Alueelle ei ole tulossa merkittävästi uudisrakentamista, joka vaikuttaisi talvihoidon tarpeen lisääntymiseen.

3.6 Jatkotoimenpiteet

Museosilta ja koskikalastuspaikka täydentävät tutustumiskohteina toinen toisiaan. Mikäli kalastuspaikka kehittyy toiminnallisesti, voi kohde tulla nykyistä suosittumaksi ja matkailijamäärä lisääntyä. Tarvittaessa harkitaan liikenneturvallisuuden vuoksi nopeusrajoitusta laskettavaksi 40 km/ h:ssa.

Lähdeluettelo

Arkistolähteet:

Laakso, Esa, (toim.), 1996, Kyrönkankaantie, Ikaalinen
Liimatainen, Kirsi, 2003, Tiehallinnon perinnetyön käsikirja, Helsinki
Luoto, Kalle, 2011, Pirkanmaan historiallisesti merkittävät tiet, Tampere
Perälä, Leena, 2012, Kyrönkankaan talvitie, Parkano
Rantatupa, Heikki, (toim.) 1971, Parkanon ja Kihniön kirja, Jyväskylä

Kaavat ja rekisteriaineisto:

Destia Oy, paikkatietoportaali
Liikennevirasto: Siltarekisteriaineisto
Kiinteistötietojärjestelmä

Internet:

Museoviraston kulttuuriympäristö rekisteriportaali
www.ymparisto.fi

Haastattelut:

Paattilampi, Hannu, siltainsinööri, Pirkanmaan ELY-keskus, liikenne ja infrastruktuuri
Rapio, Pertti, työkohevastaava, Destia
Rosenberg, Pentti, työmaapäällikkö, Destia
Toivonen, Heikki, aluevastaava, Pirkanmaan ELY-keskus, liikenne ja infrastruktuuri

Kirjallisuus ja selvitykset:

Teiden talvihoito, laatuvaatimukset, moniste 22.1.2007, Tiehallinto, Helsinki
Viherhoito tieympäristössä, 2000, Tiehallinto, Helsinki
Viherhoitosuunnitelmat ja kohdekortti, 2003, Tiehallinto, Helsinki

Liitteet

Liite 1 Pirkanmaan maakuntamuseo/kulttuuriympäristöyksikkö, lausunto Markkulan museosillan hoito- ja ylläpitosuunnitelma



PIRKANMAAN MAAKUNTAMUSEO
26.9.2014 DIAR: 310/2014

Destia Oy
Infrasuunnittelu, Liikenne ja ympäristö
PL 382
33101 TAMPERE

Kommenttipyyntö 27.8.2014

KIHNIÖN MARKKULAN MUSEOSILLAN HOITO- JA YLLÄPITOSUUNNITELMA

Pirkanmaan maakuntamuseolta pyydetään lausuntoa asiakohdassa mainitusta ylläpito- ja hoitosuunnitelmaluonnoksesta. Suunnitelmassa kuvataan sekä itse sillan ja tien historiaa ja nykytilaa, myös lähiympäristön kulttuuriympäristön ominaispiirteitä. Tiedot Kihniön rakennetusta kulttuuriympäristöstä ovat puutteelliset, joten rakennettuun ympäristöön liittyviä arvoja ei ole määriteltä tarkemmin. Markkulan sillan ympäristössä on hoitosuunnitelman perusteella todettavissa kulttuurihistoriallisia arvoja, joita tulisi tarkemmin tuoda esiin hoitosuunnitelmassa. Olisi suotavaa myös esittää tavoitteita laajemmin kulttuuriympäristön arvokkaisiin piirteisiin liittyviä hoitotavoitteita. Hoitotavoitteiden määrittelemiseksi tulisi alueen rakennetusta kulttuuriympäristöstä laatia asianmukainen inventointi.

Suunnitelmassa esitetään taajamaportin rakentamista hillitsemään ajonopeuksia. Maakuntamuseo painottaa, että portin tulee olla luonteva osa viljelymaisemaa ja mieluiten toteutettu istutusten avulla.

Arkeologisen perinnön osalta maakuntamuseo toteaa, että suunniteltujen hoitotoimenpiteiden alueelta ei tunneta arkeologisia kohteita eikä museolla ole niiden osalta suunnitelmasta huomautettavaa. Suunnitelman ja historiallisen kartta-aineiston mukaan Markkulan sillan ympäristössä, muutamien kymmenien tai satojen metrien säteellä on kuitenkin potentiaalisia muinaisjäännöskohteita, jotka liittyvät vanhempiin sillanpaikkoihin, saha- ja myllytoimintaan sekä tervanpolttoon. Ohjeita mainittujen kohteiden huomioonottamisessa maankäytössä ja ympäristön hoidossa saa maakuntamuseolta.

Yksikön päällikkö

Tuija-Liisa Soininen

Tutkija

Vadim Adel

Tiedoksi: Museovirasto/Kulttuuriympäristön suojelu/Hämeenlinnan toimipiste; Pirkanmaan Ely-keskus/Ympäristö ja luonnonvarat -vastuualue/Rakennetun ympäristön yksikkö; Pirkanmaan liitto

HK/va/hk

PIRKANMAAN MAAKUNTAMUSEO, PL 487, 33101 Tampere

Käyntiosoite: Museokeskus Vapriikki, Alaverstaanraitti 5

Puh. 03-5656 5140 Fax: 03-5656 5141 www.tampere.fi/vapriikki

RAPORTTEJA 59 | 2014

**MARKKULAN SILTA, KIHNIÖ
MUSEOSILLAN HOITO- JA YLLÄPITOSUUNNITELMA**

Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-314-064-6 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2854 (verkkajulkaisu)

URN URN:ISBN:978-952-314-064-6

www.ely-keskus.fi/julkaisut | www.doria.fi/ely-keskus